HALF-AN-HOUR DISCUSSION ON QUESTION No. 284

Re : **Incurring of loss by the Road Transport Corporation from their Bus Service in the old Mysore Area.**

†ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಗೋಪಾಲಗೌಡ.—ಸ್ವಾಮಿ, ಈ ಮಾನ್ಯ ಸಭೆಗೆ 284ನೇ ಪ್ರಶ್ನೆಗೆ ಉತ್ತರ ಕೊಡುತ್ತಾ ಸರಕಾರದವರು ಅಂಕಿಅಂಶಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಿದ್ದಾರೆಯೋ ಆ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಇನ್ನೂ ಹೆಚ್ಚಿನ ಅಂಕಿಅಂಶಗಳನ್ನು ಪಡೆದುಕೊಳ್ಳುವ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ನಾನು ಈ ಅರ್ಧ ತಾಸು ಚರ್ಚೆಯನ್ನು ಮಾಡ ಬೇಕು ಎಂದು ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರನ್ನು ಕೇಳಿಕೊಂಡೆ, ಅದಕ್ಕೆ ಅವರು ಒಪ್ಪಿಗೆ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ ಮತ್ತು ಮಾನ್ಯ ಸಚಿವರು ಈ ಚರ್ಚೆಗೆ ಉತ್ತರ ಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ಸಿದ್ಧರಿದ್ದಾರೆ ಎಂಬುದನ್ನು ನೋಡಿ ನನಗೆ ಸಂತೋಷವಾಯಿತು.

ಒಂದು ಮಾತು ನನಗೆ ಈ ಚರ್ಚೆಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚು ವ್ಯಥೆ ಉಂಟುಮಾಡಿತು ಅದು ಏನೆಂದರೆ; ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ನೀವು ಮುಂದುವರಿಸುತ್ತೀರ ಎಂದು ಕೇಳಿದ್ದಕ್ಕೆ ಜೇಸಿಗಳು ಸಿಕ್ಕುತ್ತಿಲ್ಲ ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದು ಕೇಳಿ ಹಾಗೇ ಕುಸಿದು ಹೂತುಹೋಗಿಬಿಟ್ಟೆ. ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮುಂದುವರಿಸುತ್ತೀರ ಎಂದು ಕೇಳಿದ್ದಕ್ಕೆ ಅವರು ಜೇಸಿಗಳು ಇಲ್ಲ ಎಂದು ಸರಕಾರದವರು ಹೇಳಿದರೆ ಅದು ವಿಚಾರ ಮಾಡಬೇಕಾದ ವಿಷಯವೇ—ಸರಕಾರವೂ ವಿಚಾರ ಮಾಡಬೇಕು, ಬೇರೆ ಜನರೂ ವಿಚಾರ ಮಾಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಅದನ್ನು ಅವರ ಬಾಯಿನಿಂದ ತಿಳಿದುಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ನಾನು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಚರ್ಚೆಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಮಹತ್ವವನ್ನು ಕೊಡುತ್ತೇನೆ.

ಇನ್ನು ಈ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕೃತ ಸಾರಿಗೆ ಸೇವೆ ಅಥವಾ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಎಂದು ಏನು ಕರೆಯಬಹುದು, ಇದರಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರು ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡುವಾಗ ನಾನು ಬಹಳ ಆಸೆಯನ್ನು ಇಟ್ಟುಕೊಂಡಿದ್ದೆ. ಆದರೆ ಅದು ನಿರಾಸೆಗೆ ಕಾರಣವಾಯಿತು. ಸರಕಾರದವರು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣದ ನಂತರದ ಪ್ರಗತಿಯನ್ನು ಅಂಕಿಅಂಶಗಳ ಆಧಾರದಮೇಲೆ ಕೊಟ್ಟು, ಅದರ ಆಧಾರದಮೇಲೆ ನಾವು ಪ್ರಗತಿಯ ದಿಕ್ಕಿನಲ್ಲಿ ಹೋಗಿದ್ದೇವೆ ಎಂದು ಹೇಳಿ ಸಮರ್ಪಿಸುತ್ತಾರೆ. ಆದರೆ ವಾಸ್ತವಿಕವಾಗಿ ನಾವು ಈ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ತೃಪ್ತಿಕರವಾಗಿ ನಡೆಯುತ್ತಾ ಇದೆಯೇ ಅನ್ನುವುದನ್ನು ನೋಡಿದರೆ, ಈ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿದಿನ ಒಂದು ಕಡೆಯಿಂದ ಇನ್ನೊಂದುಕಡೆಗೆ ಓಡಾಡಲೇಬೇಕಾಗಿರುವಂಥ ನುಮಾರು 2 ಲಕ್ಷ ಜನರ ಅನುಭವವನ್ನು ನೋಡಿದ್ದೆ ಆದರೆ, ಈ ಸಾರಿಗೆ ಸಮರ್ಪಕವಾಗಿಲ್ಲದಿರುವುದು ಮಾತ್ರವಲ್ಲ, ತುಂಬ ಅವ್ಯವಸ್ಥೆಯಿಂದ ಕೂಡಿದೆ, ಈ ಬೆಂಗಳೂರು ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ನಂಬಿಕೊಂಡಿರುವ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಬಹಳ ಸಲ ಕಾಲಕ್ಕೆ ಸರಿಯಾಗಿ ಅವರು ತಮ್ಮ ಉದ್ದೇಶಿತ ಸ್ಥಳಗಳಿಗೆ ಹೋಗಿ ಮುಟ್ಟುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಎರಡು ಲಕ್ಷ ಜನರು ಕನಿಷ್ಠಪಕ್ಷ 2 ಲಕ್ಷ ಕೆಲಸಮಾಡುವ ಗಂಟೆಗಳಾದರೂ ಬಸ್‌ಸ್ಟಾಪುಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರತಿದಿನ ನಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ; ಅನ್ನುವುದನ್ನು ವಿಷಾದದಿಂದ ನೋಡಬೇಕಾಗಿದೆ. ಬರೀ ಹಣದ ನಷ್ಟವಲ್ಲ. 2 ಲಕ್ಷ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಏನು ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣಗಳಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸಿಗಾಗಿ ಗಂಟೆಗಟ್ಟಲೆ ಕಾಯುತ್ತಿದ್ದಾರೆ, ನಾನು ಅದನ್ನು ಬಹಳ ಪಿಪುಣ ಲೆಕ್ಕಹಾಕಿ ಕನಿಷ್ಠ ಹಿಡಿದಿದ್ದೇನೆ. ಒಬ್ಬ ಮನುಷ್ಯ ಒಂದು ಕಡೆಯಿಂದ ಹೋಗಿಬರುವ ಟ್ರಿಪ್ಪಿನಲ್ಲಿ ಕಾಯುವುದರಿಂದ 2 ಲಕ್ಷ ಮ್ಯಾನ್ ಅವರ್ (ಅದರಲ್ಲಿಯೂ ಕಡಮೆ ಮಾಡಿದ್ದೇನೆ) ಕನಿಷ್ಠ ನಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ. ಇದು ಹಣಕ್ಕಿಂತ ಬಹಳ ದೊಡ್ಡ ನಷ್ಟ. ಆಮೇಲೆ ಕೆಂಪೇಗೌಡ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ 6 ಗಂಟೆಯ ನಂತರ ಕಾಯುವಾಗ ತಲೆಮೇಲೆ ಕಾಗೆಗಳು ಏನು ಪಾಯಿಖಾನೆ ಮಾಡುತ್ತವೆ ಆ ತೊಂದರೆಗಳನ್ನೆಲ್ಲಾ ಬಿಟ್ಟಿದ್ದೇನೆ. ಆ ಕಷ್ಟವನ್ನೆಲ್ಲಾ ಕೂಡಿಸಿಕೊಂಡು ಬಿ.ಟಿ.ಎಸ್.ಮೇಲೆ ದಾವ ಹಾಕುವುದಕ್ಕೆ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ. ಇದನ್ನೆಲ್ಲಾ ನಮ್ಮ ಜನ ಒರಿಸಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ; ಅದು ಅವರಿಗೆ ಹೊಳೆಯುವುದಿಲ್ಲ. ಅದೆಲ್ಲಾ ಮಾಡಿದರೆ ನಿಮಗೆ ಕೆಲಸ ಮಾಡುವುದು ತೀರ ಕಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಸಣ್ಣಪುಟ್ಟ ತೊಂದರೆಗಳನ್ನು ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಹೋಗುವುದಿಲ್ಲ. ಇನ್ನೂ ಏನೇನೋ ಆಗುತ್ತಿರುತ್ತವೆ ; ನಿರ್ವಾಣದಲ್ಲಿ ಜೇಬುಗಳ್ಳರಿಂದ ಆಗತಕ್ಕಂಥ ನಷ್ಟ, ಊಟಕ್ಕೆ ಬರುತ್ತೇನೆಂದು ಹೇಳಿ ಕಾಲಕ್ಕೆ ಸರಿಯಾಗಿ ಹೋಗುವುದಕ್ಕೆ ಆಗದೆ ಇರುವುದು, ಇಂಥವುಗಳನ್ನೆಲ್ಲಾ ದೊಡ್ಡದುಮಾಡಿ ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಇಷ್ಟಪಡುವುದಿಲ್ಲ.

ತಾವು ಅಂಕಿಅಂಶಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣವಾಗುವಾಗ ಎಷ್ಟು ಬಸ್ಸುಗಳಿದ್ದವು, ಅವು ಎಷ್ಟು ಮೈಲಿ ಓಡಾಡುತ್ತಿದ್ದವು, ಸ್ಟಾಫಿಗೆ ಎಷ್ಟು ಖರ್ಚು ಆಯಿತು, ಮೈಲಿಗೆ ಎಷ್ಟು ಖರ್ಚು ಮಾಡುತ್ತಾ ಇದ್ದೀರಿ, ಆವಾಗ ಏನೇನು ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಇತ್ತು, ಈಗ ಏನು ಆಗಿದೆ ಎಂದು 1962-63ರ ಎಲ್ಲ ಅಂಕಿಅಂಶಗಳನ್ನೂ ಹೇಳುತ್ತೀರ ? ಅದು ಹೆಚ್ಚಿದೆ. ಆಗ 1956-57ರಲ್ಲಿ 148 ಬಸ್ಸುಗಳಿದ್ದವು, 110 ಬಸ್ಸುಗಳು ಓಡಾಡುತ್ತಿದ್ದವು, 59 ರಸ್ತೆ ದಾರಿಗಳು ಇದ್ದವು, ಆದರಲ್ಲಿ 28 ರೂಟ್ ಮೈಲೇಜ್ ಇತ್ತು. ಹೀಗೆಲ್ಲಾ ಇತ್ತು, ಅದನ್ನು ತಾವೇ ಹೇಳುವುದು ಕ್ಷೇಮ. ಅಂಕಿಅಂಶಗಳು ಬಹಳ ಸಲ

(ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಗೋಪಾಲಗೌಡ)

ಥೋಕಾ ಕೊಡುವಂಥವು, ಏಕೆಂದರೆ ಅಂಕಿಅಂಶಗಳನ್ನು ಕೊಡುವಾಗ ನಾವು ಮೊದಲೇ ಹೇಳಿದಂತೆ ಈಗ ಕಾಗೆ ಹೇಲುವುದು ಅಂಥಾದ್ದನ್ನೆಲ್ಲ ಗಣನೆಗೆ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವುದಿಲ್ಲ.

ಅದೆಲ್ಲ ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಏನು ದೊಡ್ಡದು ಎಂದು ಲೆಕ್ಕ ಮಾಡುವ ಕ್ರಮ ಬಂದಿದೆ. ಟಿ.ಪಿ.ಎಸ್. ಸಂಸ್ಥೆಗೆ ಹೋಲಿಸಿ ನಾವು ಭುಜ ತಟ್ಟಿಕೊಳ್ಳಬಹುದು ಎನ್ನುವ ಅಭಿಪ್ರಾಯವೂ ಇದೆ. ಯಾರು ಯಾರೆ ಯಾರನ್ನು ಹೋಲಿಸಿ ಹೇಳಿಕೊಳ್ಳಬಹುದು ಎನ್ನುವುದು ಒಂದು ಕ್ರಮ. ಯಾವುದಾದರೂ ಸಾಪೇಕ್ಷವೇ. ರಿಲೇಟಿವ್ ಆಗಿ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕೇ ಹೊರತು absolute ಆಗಿ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಅರ್ಥಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಒಬ್ಬರು ಯಾರಿಗಾದರೂ ಹೋಲಿಸಿ ಹೇಳುವಂಥ ಮಾತನ್ನು ಒಪ್ಪಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇವೆ. ಅದೇ ಮಾತು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣಕ್ಕೂ ಆಗುತ್ತದೆ. 1956-57ರಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕವಾಗುವುದಕ್ಕೆ ಮುಂಚೆ ಹಳೆಯ ಮೈಸೂರು ಇದ್ದಾಗ, ಬೆಂಗಳೂರು ಆ ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿದ್ದಾಗ ಏನು ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಖಾಸಗಿ ಜನರ ಕೈಯಲ್ಲಿತ್ತು ಅದನ್ನು ಸರ್ಕಾರದವರು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಿ ಅದರಲ್ಲಿ ಏನೇನು ಅನುಕೂಲಗಳನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸಿದ್ದೀರೆಂಬುದನ್ನು, ಬಸವನಗುಡಿಯಿಂದ ಪ್ರತಿದಿವಸ ಮೆಜಿಸ್ಟಿಕ್‌ಗೆ ಬಂದು ಅಲ್ಲಿಂದ ಮಲ್ಲೇಶ್ವರಕ್ಕೆ ಹೋಗಿ ಪುನಃ ಮಲ್ಲೇಶ್ವರದಿಂದ ವಾಪಸು ಬಸವನಗುಡಿಗೆ ಹೋಗುವ ಮನುಷ್ಯನನ್ನು ಕೇಳಿದರೆ ಗೊತ್ತಾಗುತ್ತದೆ. ತಾವು ಹೇಳಬಹುದು ಬೇರೆ ಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಿದ್ದೇವೆ ಎಂದು. ಈ ವಿಚಾರಕ್ಕೆ ಒಬ್ಬ ಮನುಷ್ಯನನ್ನೇ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ಬಿ. ಟಿ. ಎಸ್. ಪ್ರಾರಂಭವಾದ ಲಾಗಾಯ್ತು ಓಡಾಡಿರುವವರನ್ನು, ವಯಸ್ಸಾದವರನ್ನು ಪಟ್ಟಿಮಾಡಿ ಅವರನ್ನು ಕೇಳಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಮೊನ್ನೆ ಸಚಿವರು ಸ್ವತಃ ಈ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ನೋಡಬೇಕು, ಅದು ಹೇಗೆ ಇದೆ ಎನ್ನುವುದನ್ನು ತಿಳಿದುಕೊಳ್ಳಬೇಕು ಎಂದು ಬಿ.ಟಿ.ಎಸ್. ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಓಡಾಡಿದರು ಎಂದು ಕೇಳಿದೆ. ಅದು ಸಂತೋಷದ ವಿಷಯವೇ; ಓಡಾಡಬೇಕಾದ್ದೇ. ಗುರುತು ಮರೆಸಿಕೊಂಡು ಓಡಾಡಿದ್ದು ಒಳ್ಳೆಯದು. ಅವರಿಗೆ ಏನು ಅನುಭವ ಆಂತು ಎನ್ನುವುದು ನನಗೆ ಗೊತ್ತಾಗಿಲ್ಲ. ನನ್ನ ದೃಷ್ಟಿ ಇರುವುದು ಎಲ್ಲ ಎಂದರೆ ಅವರು ಟಿಕೆಟ್ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗಿದ್ದರೋ, ಹಾಗೆಯೇ ಹೋಗಿದ್ದರೋ ಎನ್ನುವುದರಲ್ಲಿ. ಏಕೆಂದರೆ ಟಿಕೆಟ್ ಕೊಡುವ ಸಂಬಂಧವಲ್ಲ ಇನ್ನೂ ಬಹಳ ಸೋರಿಹೋಗುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಇದೆ, ಎಲ್ಲೆಲ್ಲ ಎಷ್ಟು ಹೊತ್ತು ನಿಲ್ಲುತ್ತದೆ, ಹೇಗೆ ನಡೆಯುತ್ತದೆ ಎನ್ನುವುದನ್ನು ಸಚಿವರು ಕಂಡಿರಬಹುದು. ನಾನೂ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಓಡಾಡಿದ್ದೇನೆ, ಓಡಾಡಿದ್ದಕ್ಕೆ ಅನುಭವವಿದೆ. ಆದುದರಿಂದ ಆ ರೀತಿ ಹಿಂದಿನಿಂದ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡಿರುವ ಒಬ್ಬ ಮನುಷ್ಯ ಈ ಸಭೆಗೆ ಬರುವುದಕ್ಕೆ ಅಧ್ಯಕ್ಷರು ಅವಕಾಶವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸಿಕೊಟ್ಟರೆ ಬಸವನಗುಡಿಯಿಂದ ಮಲ್ಲೇಶ್ವರಕ್ಕೆ ಹೋಗಿ ಬರಲು ಒಬ್ಬ ಪ್ರಯಾಣಿಕನಿಗೆ ಏನೇನು ಅನುಕೂಲಗಳು, ತೊಂದರೆಗಳಿವೆ ಬಿ.ಟಿ.ಎಸ್. ಹುಟ್ಟಿದ ಲಾಗಾಯ್ತು ಎಂದು ಅವನನ್ನು ಕೇಳಿದರೆ ಹೇಳುತ್ತಾನೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಎಷ್ಟು ಕುದುರಿದೆ, ಎಷ್ಟು ಚೆನ್ನಾಗಿ ಆಗುತ್ತಿದೆ ಎನ್ನವುದನ್ನ. ಅವನ ಅನುಭವ ಹೆಚ್ಚು ಮಹತ್ವವಾದುದು, ನಂಬಿಕಾರ್ಹವಾದುದು ಮತ್ತು ಪ್ರಾಮಾಣಿಕವಾದುದು ಎಂದು ನಾನು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಅವನು ಪರವಾಯಿಲ್ಲ ಎಂದು ಹೇಳಿದರೆ, ಒಂದು ಸಮಾಧಾನದ ಉಸಿರನ್ನು ಎಳೆದರೆ ಒಳ್ಳೆಯದು. ಅವನ ಮಾತನ್ನು ನಂಬಬಹುದು ಎಂದು ನನಗನ್ನಿಸುತ್ತದೆ. ಹಾಗೆ ನಾವು ಕೇಳಿದ್ದರಲ್ಲಿ, ನಾವು ವಿಚಾರ ಮಾಡಿದ್ದರಲ್ಲಿ ನಮಗೆ ಅನ್ನಿಸುವುದು ಅವರ ಗೊಣಗು ಜಾಸ್ತಿ ಇದೆ. ಅವನು ಹಿಂದೆ ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದಂಥ ಒಂದು ಆಣೆಗೆ ಎಷ್ಟೋ ದೂರ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದವನಲ್ಲ, 11 ನಯೇ ಪೈಸೆಗೆ ಹೋಗುತ್ತಿದ್ದನಲ್ಲ ಅದು ಈಗ ಎಷ್ಟು ಪಾಸ್ತಿಯಾಗಿದೆ ಎನ್ನುವುದನ್ನು ಕೂಡ ತಾವು ನೋಡಬೇಕು. ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಇನ್ನೂ ಕೆಲವು ಸೌಲಭ್ಯಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಿದ್ದೇವೆಂದು ಹೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೀರಿ. ರಾತ್ರಿಯ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ವಿಶೇಷವಾದ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ, ಶಾಲಾ ಮಕ್ಕಳಿಗೆ ವಿಶೇಷವಾದ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ, ಆಫೀಸಿಗೆ ಹೋಗತಕ್ಕವರಿಗೆ Peak Hour Service ಎಂದು ಹೆಚ್ಚು ಒತ್ತಡವಿರುವ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ವಿಶೇಷ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ; ಹೊಸದಾಗಿ ಈ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಬಸಸ್ ಎಂದು ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತೀರಿ. ಒಂದು ಕಡೆ ಟಿಕೆಟ್ ಕೊಟ್ಟು ಹತ್ತಿಬಡುತ್ತಾನೆ, ಟಿಕೆಟ್ ಕೊಡಲಿಲ್ಲವೆನ್ನುವ ದೂರಿಲ್ಲ, ಅಲ್ಲಲ್ಲಿ ಟಿಕೆಟ್ ಕೊಡುವ ಟಿ.ಐ.ಪಿ.ಗಳ ತೊಂದರೆ ಇಲ್ಲ, ನೇರವಾಗಿ ಹೋಗುತ್ತದೆ ಎನ್ನುವುದನ್ನೆಲ್ಲಾ ಹೇಳುತ್ತೀರಿ. ಅವೆಲ್ಲ ಒಳ್ಳೆಯ ಕೆಲಸಗಳೇ. ಪ್ರಗತಿಯ ದಿಕ್ಕಿನಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚು ಅನುಕೂಲವನ್ನು ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಕಲ್ಪಿಸುವ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆಂದು ಹೆಮ್ಮೆಯಿಂದ ಹೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೀರಿ. ತಾವೆಲ್ಲ ಮೂರ್ತಿಯವರ ಕಾರ್ಟೂನ್ ನೋಡಿರಬಹುದು. ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಬಸ್ಸುಗಳು ಹೋಗುವ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಇಬ್ಬರು ಕಟ್ ಪ್ಯಾಸೆಂಜರ್ಸ್ ನಿಂತಿದ್ದರು. ಅವರನ್ನು ಯಾರೂ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಹತ್ತಿಸಿಕೊಳ್ಳುವುದಿಲ್ಲ. ಅವರ ಗತಿ ಏನು ? ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಬಸ್ಸುಗಳು ಹೋಗುತ್ತಿರುತ್ತವೆ. ಆ ರೀತಿಯ ಕಟ್ ಪ್ಯಾಸೆಂಜರ್ಸ್ ಕೆಲವು ಕಡೆ ಬರುತ್ತಾರೆ. ಏಕೆ

ಇದನ್ನು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದೇನೆಂದರೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಹಿಂದುಗಡೆ ಇರತಕ್ಕ rationale ಎಂದು ಏನು ಹೇಳಬಹುದು ಅದನ್ನು ನಿಯಂತ್ರಿಸತಕ್ಕ ಒಂದು ತಲೆಯಿರುತ್ತದಲ್ಲ, ಆ ತಲೆ ಬಹಳ ಸಲ ಇರುವುದಿಲ್ಲ ಅದರ ಹಿಂದುಗಡೆ. ಏಕೆಂದರೆ ಹತ್ತಾರು ಜನ ಸೇರಿ ಆಗಬಹುದು ಆ ತಲೆ. ಗವರ್ನರ್ ನಿಯಂತ್ರಿಸತಕ್ಕ ಮೂಲ ಎಲ್ಲಿದೆ ಎಂದು ನೋಡುವುದಾದರೆ ಅವನಿಗೆ ಬಹಳ ವಿಚಾರಗಳು ಗೊತ್ತಿರಬೇಕು. ಅವನಿಗೆ ದುರ್ಬೀನಿನ ಕಣ್ಣಿನ ದೃಷ್ಟಿ ಇರಬೇಕು, ಒಂದು ಬಸ್ಸು ಇಂಥ ನಿಮಿಷದಲ್ಲಿ ಇಂಥ ಕಡೆ ಇರತಕ್ಕದ್ದು. ಈ ಬಸ್ಸು ಇಂಥ ಕಡೆಗೆ ಬರಬೇಕು ಎನ್ನುವುದು ಅವನಿಗೆ ಗೊತ್ತಿರಬೇಕು, ಆ ಚಿತ್ರ ಅವನ ಕಣ್ಣು ಮುಂದೆ ಇರಬೇಕು. ಅವನು ಒಬ್ಬನೋ, ಹಲವು ಜನರೋ ಅದು ಬೇರೆ ಮಾತು. ಅದೇ ಇಲ್ಲ, ಕೆಲವು, ನಾಯಗಳು ಹೋದ ಹಾಗೆ ಒಂದರ ಹಿಂದೆ ಒಂದು ಹೋಗುತ್ತಿರುತ್ತವೆ, ಒಬ್ಬನಿಗಿಂತ ಮೊದಲು ಎನ್ನುವಂತೆ ಹೋಗುತ್ತಿರುತ್ತವೆ. ಹುಚ್ಚರು ಮಾತ್ರ ಆ ರೀತಿ ಮಾಡಬಲ್ಲರೇ ಹೊರತು ಅವನ್ನು ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಎಂದು ಕರೆಯುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ. ಅವನಿಗೆ ಅವಕಾಶವಿಲ್ಲದೆ ತೊಂದರೆ ಯಾಗಿರಬಹುದು. ಕೆಲವು ಕಾರಣಗಳನ್ನೂ ಹಾಗು ಕೆಲವು ಸಂದರ್ಭಗಳನ್ನು ಬಿಟ್ಟರೂ ನಿತ್ಯವೂ ಈ ರೀತಿ ನಡೆಯುತ್ತ ಇರುತ್ತದೆ. ಹನ್ನೊಂದನೆ ನಂಬರು ಬಸ್ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ನಾಲ್ಕಾರು ಬಸ್ಸುಗಳು ಒಂದರ ಹಿಂದೆ ಒಂದು ಯಾವುದೋ ದೊಡ್ಡ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟಿಗೆ ಹೋಗುವುದು, working hours ಎಂದರೆ, ಅಂಥದಕ್ಕೆ ನಾವು ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಎಂದು ಹೇಳುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಬಹಳ ಮೃದುವಾದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಅವ್ಯವಸ್ಥೆ ಎಂದು ಹೇಳಬಹುದು, ಬರುಸಾಗಿ ಹೇಳಬೇಕು ಎಂದರೆ ಹುಚ್ಚುತನದ ಓಡಾಟ ಎಂದು ಹೇಳಬಹುದು. ಹುಚ್ಚ ಎಲ್ಲೋ ಹೋಗುತ್ತಾನೆ ಎಂದು ಹೇಳುವ ಹಾಗೆ ಎಲ್ಲಿಗೆ ಇವು ಹೋಗುತ್ತವೆ ಎಂದು ಕೇಳಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಯಾರನ್ನು ಕೇಳಬೇಕು? ಕೇಳಿದರೆ ಬಹಳ ಕಷ್ಟ, ಅದು ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ಸು ಅಲ್ಲವೆಂದು ಹೇಳುತ್ತಾನೆ. ಇವುಗಳನ್ನು ತಾವು ಸರಿಪಡಿಸಿದರೆ ತಮಗೆ ಲಾಭ ಬರಬಹುದು. ಇಪ್ಪೊಂದು ಹಣವನ್ನು ಹಾಕಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಓಡಿಸುತ್ತ ಇದ್ದು, ಪ್ರಯಾಣಿಕನು ಹೆಚ್ಚು ದರವನ್ನು ಕೊಟ್ಟೂ ಲಾಭ ಬರಲಿಲ್ಲವೆಂದರೆ ತಪ್ಪಾಗುತ್ತದೆ. ಎಷ್ಟು ಜನರಿಗೆ ಉದ್ಯೋಗ ದೊರೆಯುತ್ತದೆ, ಎಷ್ಟು ಜನರು ಓಡಾಟದ ಸೌಲಭ್ಯವನ್ನು ಪಡೆಯುತ್ತಾರೆ ಎಂಬುದನ್ನೆಲ್ಲ ಲಾಭ ಎಂದು ಹೇಳಬಹುದು. ಅದನ್ನು ಲಾಭವಲ್ಲ ಎಂದು ಹೇಳುವುದಿಲ್ಲ. ಜೊತೆಗೆ ಹಣಕಾಸಿನ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದಲೂ ಈ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ತನ್ನನ್ನು ತಾನು ವಹಿಸಿಕೊಂಡು ತನ್ನನ್ನು ತಾನು ಬೆಳೆಸಿಕೊಂಡು ಹೋಗುವಷ್ಟಾನ್ನಾದರೂ ದುಡಿದುಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ಅಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುವ ಕಾರ್ಮಿಕರಿಗೆ ಮನೆಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಅದರಿಂದಲೇ ಹಣ ಬರಬೇಕು, ಅವರ ಮಕ್ಕಳ ವಿದ್ಯಾಭ್ಯಾಸಕ್ಕೆ ಅದೇ ಸಂಸ್ಥೆಯಿಂದ ಹಣ ಬಂದರೆ ಒಳ್ಳೆಯದು. ತಾನು ಸರಿಯಾಗಿದ್ದು ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟವರೆಲ್ಲರೂ ಸರಿಯಾಗಿದ್ದು ಯಾವ ಸಮಾಜಕ್ಕೆ ಸೇವೆ ಸಲ್ಲಿಸಬೇಕೋ ಅದಕ್ಕೆ ಅವರು ತೃಪ್ತಿಕರವಾಗಿ ಸೇವೆಯನ್ನು ಸಲ್ಲಿಸಬೇಕು ಎನ್ನುವುದೇ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣದ ಮುಖ್ಯವಾದ ಉದ್ದೇಶ.

ಆ ಎರಡು ಉದ್ದೇಶಗಳನ್ನು ತಾವು ಸಾಧಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ. ಮುಂಬೈ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಮತ್ತಿತರ ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆಯನ್ನು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ, ನಮ್ಮಲ್ಲಿ ಮಂಗಳೂರು ಮತ್ತು ಹಳೇ ಮೈಸೂರಿನ ಕೆಲವು ಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಿಲ್ಲ. ನಾನು ಒಂದು ಆಪಾದನೆಯನ್ನು ಸರ್ಕಾರದ ಮೇಲೆ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಇದ್ದೇನೆ. ಈ ಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಕೆಲವು ದೊಡ್ಡ ದೊಡ್ಡ ಮೋಟಾರ್ ಕಂಪೆನಿಗಳು ಅಸ್ತಿತ್ವದಲ್ಲಿವೆ ಅವು ಸಾಕಾದಷ್ಟು ಪ್ರಭಾವಶಾಲಿ ಜನರಿಂದ ಕೂಡಿದ್ದು ಆಗಿವೆ, ಮೈಸೂರು ಸರ್ಕಾರದ ಮೇಲೆ ಗಣನೀಯವಾದ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಅವು ಪ್ರಭಾವವನ್ನು ಬೀರುವ ಶಕ್ತಿಯನ್ನು ಪಡೆದಿದೆ. ಆ ಕಾರಣದಿಂದಲೇ ಈ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡತಕ್ಕ ಕೆಲಸ ಕುಂಠಿತವಾಗುತ್ತಾ ಮುಂದೆ ಮುಂದೆ ಹೋಗುತ್ತಾ ಇದೆ ಮತ್ತು ಆ ದಿಕ್ಕಿನಲ್ಲಿ ಮೈಸೂರು ಸರ್ಕಾರ ಹೋಗುವುದಕ್ಕೆ ಹೆದರುತ್ತಾ ಇದೆ ಅಥವಾ ಮುಲಾಜನ್ನು ಇಟ್ಟುಕೊಂಡಿದೆ ಎಂದು ಈ ಆಪಾದನೆಯನ್ನು ಮಾಡಲೇ ಬೇಕು, ಮಾಡುತ್ತಾ ಇದ್ದೇನೆ. ಜಾಸಿ ಸಿಕ್ಕದೇ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಹೀಗೆ ವಿಳಂಬವಾಗುತ್ತಾ ಇದೆ ಎಂಬ ಮಾತು ಸುಳ್ಳು ಅಥವಾ ನಿಜವಲ್ಲ ಎಂದು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಹೇಳದೇ ವಿಧಿ ಇಲ್ಲ. ಏಕೆಂದರೆ ಇದು ಬೇರೆ ಎಲ್ಲರಿಗೂ ಅನ್ಯಾಯವಾಗುತ್ತದೆ ಎಂದಾದರೆ ಅವರೂ ಕೂಡ ನಿಲ್ಲಿಸುತ್ತಿರಲಿಲ್ಲವೇ ಎಂದು ಪ್ರಶ್ನೆ ಬರುತ್ತದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಅದು ಅಷ್ಟು ಸಮಂಜಸವಾದ ಕಾರಣವಾಗುವುದಿಲ್ಲ ಅದು ಒಂದು ನೆಪ ಆದೀತು. ಆದ್ದರಿಂದ ಅದು ಇವತ್ತು ಸರ್ಕಾರದ ಪರವಾಗಿ ಮಾನ್ಯ ಸಚಿವರು ಬಹಳ ನಿರ್ದಿಷ್ಟವಾಗಿ, ನಿಷ್ಪಕ್ಷವಾಗಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣದ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳಿಕೆಯನ್ನು ಕೊಡಬೇಕು ಎಷ್ಟು ಕಾಲಾವಧಿ ಹಿಡಿಯಬಹುದು, ಈ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಅವರು ಹೇಗೆ ನಡೆಸಿಕೊಂಡು ಹೋಗುವರಿದ್ದಾರೆ, ನಷ್ಟವನ್ನು ಹೇಗೆ ತುಂಬಿಕೊಡುವವರಿದ್ದಾರೆ ಮತ್ತು ಈ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಹೋಗಲಾಡಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಏನು ಕ್ರಮ ತಗೆದು ಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ ಎಂಬುದಕ್ಕೆ ಅವರಿಂದ ಯಾವ ನಿಷ್ಪಕ್ಷವಾದ ಉತ್ತರವೂ ಇವೊತ್ತು ನಮಗೆ ಸಿಕ್ಕುತ್ತಿಲ್ಲ. ಅಡಳಿತದ ಹಿತದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಮಾಡಿದಾಗಲೂ ಇಲ್ಲಿ ಓಡಾಡುವ ಜನರು ಸಾರ್ವಜನಿಕರು, ಅವರ ಹಣವನ್ನು ಇದರಲ್ಲಿ ವಿನಿಯೋಗಿಸಿದ್ದೇವೆ, ಒಂದು ಕೈಗಾರಿಕೊದ್ಯಮ ಅತ್ಯ

(ಶ್ರೀ ಎಸ್. ಗೋಪಾಲಗೌಡ)

ಗತ್ಯವಾದ ಸೇವೆಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟದ್ದು; ಆದ್ದರಿಂದ ಇದರ ಮೇಲೆ ಸರ್ಕಾರದವರನ್ನು ಸಾರ್ವ ಜನಿಕರೆಲ್ಲರೂ ಕೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಹಕ್ಕು ಬಾಧ್ಯತೆಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿರುತ್ತಾರೆ. ಆ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಮಾನ್ಯ ಸಭೆಗೆ ಉತ್ತರ ದೊರಕಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ-ಆದು ಬಹಳ ಅಗತ್ಯ ಮತ್ತು ಮುಖ್ಯವಾಗಿದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಅವರು ಉತ್ತರ ಕೊಡುವಾಗ ಈ ಅಂಕಿ ಅಂಶಗಳನ್ನು ತಿಳಿಸಬೇಕು. ನಮ್ಮ ಸ್ನೇಹಿತರಾದ ಮಾದಪ್ಪ ಗೌಡರು ಒಂದು ಮಾತನ್ನು ಹೇಳಿದರು, ಲಂಚಕೋರತನ ಮತ್ತೆ ಸಾಮಾನುಗಳನ್ನು ಕದ್ದು ಮಾರಾಟ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುವುದು, ಟಿಕೆಟ್ಟುಗಳನ್ನು ಕೊಡದೆ ಇರುವುದು ಇಂಥ ವಿಷಯಗಳಲ್ಲಿ ಶುಚಿ ಯಾಗಿರಬೇಕು ಎಂದು; ಆಗ ಅದು ತಕ್ಷಣ ನನ್ನ ಗಮನ ಸೆಳೆಯಿತು. ಅವರ ಸುಖ ಸೌಲಭ್ಯ, ಹಿತಾಸಕ್ತಿಗಳನ್ನು ಸಾಧಿಸಿಕೊಳ್ಳಬೇಕೆನ್ನುವುದಕ್ಕೆ ಈ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಇಲ್ಲ, ಅಲ್ಲ ನೌಕರರು ಅದಕ್ಕಾಗಿ ಇರಬಾರದು ಎಂದು ನಾನು ತಿಳಿದುಕೊಂಡಿದ್ದೇನೆ. ಮೊದಲನೆಯ ಸಲ ಹೊಗಳಿದ್ದು ಅವರ ಮೇಲೆ ಕೆಟ್ಟ ಪರಿಣಾಮವಾಗಿದೆ ಎಂದು ಕಾಣುತ್ತದೆ, ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಈ ಕಡೆಯಿಂದಯಾ ರನ್ನೂ ಹೊಗಳಬಾರದು ಆದರೂ ಶ್ರೀಮಾನ್ ದೇವರಾಜ ಅರಸ್ ಅವರು ಬಹಳ ಉತ್ಸಾಹಶಾಲಿಗಳು ಅವರು ಈ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಬಹಳ ಚೆನ್ನಾಗಿ ಸುಧಾರಣೆ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದು ಏನಿದೆ ಅದನ್ನು ಇವತ್ತು ಸ್ವಲ್ಪ ತಡೆಹಿಡಿದು ನಿಲ್ಲಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ. ಈ ತರಹ ಹೊಗಳುವುದು ತಪ್ಪು ಎಂದು ತೋರುತ್ತದೆ ಆದ್ದರಿಂದ ಅವರು ಈ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಸರಿಪಡಿಸಿದಾಗ ಬೇಕಾದರೆ ವಿಚಾರ ಮಾಡೋಣ, ಈಗ ತಪ್ಪಿದೆ ಎಂದು ಹೇಳುವುದೇ ಸರಿ ಎಂದು ಹೇಳಿ ತಿದ್ದುಪಡಿ ಮಾಡಿಕೊಂಡು ನಾನು ಈ ಚರ್ಚೆಯಲ್ಲಿ ಎತ್ತಿದ ಕೆಲವು ಪ್ರಶ್ನೆಗಳಿಗೆ ಸಮಂಜಸವಾದ ಉತ್ತರವನ್ನು ಈಗಲಾದರೂ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಡಿ. ದೇವರಾಜ ಅರಸ್ (ಕಾರ್ಮಿಕ, ವಸತಿ ಮತ್ತು ಸಾರಿಗೆ ಶಾಖೆಗಳ ಮಂತ್ರಿಗಳು).— ಸ್ವಾಮಿ ಅವರು ಹೇಳಿರತಕ್ಕ ಕೆಲವು ಮುಖ್ಯವಾದ ಮೂಲ ವಿಷಯಗಳಿಗೆ ಸಮಗ್ರವಾಗಿ ಹೇಳಬೇಕಾದರೆ 10—15 ನಿಮಿಷವಾದರೂ ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣದ ಬಗ್ಗೆ ಬೇರೆ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಅವರು ಮತ್ತೆ ಉತ್ತರವನ್ನು ಬಯಸಿದರೆ ಹೇಳೋಣ. ಈಗ ಮೈಸೂರು ರೋಡ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ ಯಾವ ರೀತಿ ಕೆಲಸ ಕಾರ್ಯಗಳನ್ನು ಮಾಡುತ್ತಿದೆ ಎಂಬುದರ ಬಗ್ಗೆ ಎರಡು ನೋಟ್‌ಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದೇನೆ ಅದರಲ್ಲಿ ಸಾಕಾದಷ್ಟು ಅಂಕಿ ಅಂಶ ಮಾಹಿತಿಗಳು ಇವೆ. ಆದರೂ ಈಗ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣದ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳುವುದಾದರೆ ಹಿಂದೆ ನಾವು ಪ್ರೆಸ್ ಕಾನ್‌ಫರೆನ್ಸ್ ಕರೆದು ಇಂತಿಂತಹ ರೂಟ್ಸ್ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತೇವೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದೇವೆ. ಹೆದರಿಕೆಯಿಂದ ಅಥವಾ ಯಾರೋ ಕೆಲವು ಮಾಲೀಕರು ಅಥವಾ ಇತರರ ಪ್ರಭಾವಕ್ಕೆ ಒಳಗಾಗಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ನಿಲ್ಲಿಸಿದ್ದಾರೆ ಎಂದು ಅವರು ಏನು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ ಅವರಲ್ಲಿ ನಾನು ಏನಂತಿ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ ನಾವು ಹೇಳುವುದನ್ನು ನಂಬಿದರೆ ಈ ರೀತಿ ಹೇಳುತ್ತಿರಲಿಲ್ಲ, ಆದರೆ ಅವರು ನಾವು ಏನು ಹೇಳಿದರೂ ನಂಬುವುದಕ್ಕೆ ತಯಾರಾಗಿಲ್ಲ ಆದ್ದರಿಂದ ಅವರು ಹೇಳಿದ್ದು ಸುಳ್ಳು ಎಂದು ಹೇಳಬಹುದು ಆ್ಞೀ ಏನಾ ಬೇರೆ ಉತ್ತರ ಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ. ಯಾವುದಾದರೂ ಒಂದು ನಂಸ್ಥೆ ಹಾಲ ಇರುವುದನ್ನು ಏಕಾಏಕಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಬೇಕೆಂದರೆ ನಾನಾ ಸಮಸ್ಯೆಗಳು ಬರುತ್ತವೆ. ಈಗಿರತಕ್ಕ ಪ್ರೈವೇಟ್ ಮಾಲೀ ಕರಹತ್ತಿರ ಇರತಕ್ಕ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ನೇರವಾಗಿ ಸರ್ಕಾರದವರು ಆರ್ಡರ್ ಮಾಡಿ ರೆಜಿಸ್ಟ್ರೇಷನ್ ಮಾಡಿ ಅವರಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ಬಸ್ಸುಗಳು ವರ್ಕ್‌ಷಾಪು ಎಲ್ಲವೂ ನಮ್ಮದು ಆಗುತ್ತವೆ ಎಂದು ಹೇಳಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಆ ರೀತಿ ಏಕಾಏಕಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಬಹುದಾಗಿತ್ತು, ಬಿ. ಟಿ. ಎಸ್. ಮಾಡಿದ ಹಾಗೆ, ಆದರೆ ಇದನ್ನು ಆ ರೀತಿ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಬರುವುದಿಲ್ಲ. ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಎಂದರೆ ಅದಕ್ಕೆ ಸಾಕಾದಷ್ಟು ಸಾಮಾನುಗಳು ಚಾಸಿಗಳು ಸಿಕ್ಕಬೇಕು, ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ಹೊರಗಿನವರಿಗೆ ಸಿಕ್ಕುತ್ತದೆ ನಮಗೆ ಸಿಕ್ಕುವುದಿಲ್ಲವೇ ಎಂದು ಹೇಳಿದರು. ನಮಗೆ ಬರತಕ್ಕ ಚಾಸಿಗಳು ಮೂರು ಕಂಪನಿಗಳಿಂದ ಬರಬೇಕು. ಅಶೋಕ್ ಲೆಲೆಂಡ್ಸ್—ಟಾಟಾ ಪ್ರೀಮಿಯರ್ಸ್—ಮರ್ಸಿಡೀಸ್ ಬೆನ್ಜ್ಸ ಈ ಮೂರು ಕಂಪನಿಗಳ ಹೊರತು ಬೇರೆ ಕಡೆಗಳಿಂದ ತರಿಸುತ್ತಾ ಇಲ್ಲ ಎಂಬುದು ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರಿಗೆ ಗೊತ್ತಿರಬಹುದು. ತುರ್ತು ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಪ್ರಾರಂಭವಾದ ಮೇಲೆ ಹೋದ ವರ್ಷ 1962ರಲ್ಲಿ ಆರ್ಡರ್ ಮಾಡಿದಂಥ 70 ಚಾಸಿಗಳಲ್ಲಿ ಈಗ ಕೇವಲ ಹೊದ ಎರಡು ತಿಂಗಳಲ್ಲಿ 15 ಚಾಸಿಗಳು ಮಾತ್ರ ಬಂದಿವೆ. ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಹೇಳಿದ ಹಾಗೆ 10 ರೂಟುಗಳನ್ನು ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಈಗಾಗಲೇ ತೀರ್ಮಾನ ಕೈಕೊಂಡು ಅದಕ್ಕನುಸಾರವಾಗಿ 280 ಚಾಸಿಗಳು ನಮಗೆ ಬೇಕಾಗಿವೆ— 280 ಚಾಸಿಗಳಲ್ಲಿ ಅಷ್ಟೂ ನಮಗೆ ಬೇಕೆಂದರೆ ಈಗ ಆರ್ಡರ್ ಕೊಟ್ಟರೆ ಅವು ಬರಬೇಕಾದರೆ ಇನ್ನೂ ಒಂದು ವರ್ಷದ ಮೇಲೆ ಆಗುತ್ತದೆ. ಆದರೂ ಕೂಡ ಆ 10 ರೂಟ್ಸನ್ನು ನ್ಯಾಷನಲೈಸ್ ಮಾಡಬೇ ಕೆಂಬ ಕಾರ್ಯ ಮುಂದುಪರಿಸಬೇಕಾದ್ದು ಅಗತ್ಯ ಎಂದು ಕಂಡು ಬಂದಿದೆ ಆದನ್ನು ಮಾಡುತ್ತಾ

ಇಷ್ಟೇವೆ ಆದಕ್ಕೆ ಅಡ್ಡಿ ಬಂದಿರುವುದು ಚಾಸಿಗಳ ಜೊತೆಗೆ ದುಡ್ಡಿನ ಅಭಾವ ಕೂಡ ಸ್ವಲ್ಪ ಮಟ್ಟಿಗೆ ಇದೆ. 1963—64ಕ್ಕೆ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣಕ್ಕಾಗಿ 2 ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳು ಬೇಕೆಂದು ಕೇಳಿದೆವು. ಅದನ್ನು ಮೈಸೂರು ಸರ್ಕಾರ ಮತ್ತು ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರ ಎರಡೂ ಕೊಡಬೇಕು, ಮೈಸೂರು ಸರ್ಕಾರದವರು ಮೂರನೇ ಎರಡು ಭಾಗ ಕೊಡುತ್ತಾರೆ; ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದವರು ಮೂರನೆಯ ಒಂದು ಭಾಗ ಕೊಡಬೇಕಾಗಿದೆ. 2 ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿನಲ್ಲಿ ಕೇವಲ 28 ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಮಾತ್ರ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ; ಇನ್ನು ಬಾಕಿ ದುಡ್ಡನ್ನು ಎಲ್ಲಿಂದ ಒದಗಿಸಬೇಕೆಂದಾಗ ಡಿಪ್ರೀಸಿಯೇಷನ್ ಫಂಡ್‌ನಿಂದ ಒಂದೊವರೆ ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಪೆಚ್ಚು ಮಾಡಿ ಆ 10 ರೂಟುಗಳನ್ನೂ ಬೇಗನೆ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಅಂದುಕೊಂಡಿದ್ದೇವೆ.

According to the rules of accounting these vehicles should not be used because they are meant purely to replace the vehicles, not for expansion. ಹಾಗೂ ಕೂಡ ಆದನ್ನು ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಏರ್ಪಾಡು ಮಾಡಿಕೊಂಡಿದ್ದೇವೆ. ಹೀಗೆ ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಹಣದ ಅಭಾವ ಇದೆ ಮತ್ತು ಚಾಸಿ ಇಲ್ಲದೇ ಇರುವುದು ಮತ್ತು ಇದೇ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ತುರ್ತು ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಬಂದಿರುವುದು ಮತ್ತು ಸ್ಪೇರ್ ಪಾರ್ಟ್ಸ್ ಸಿಕ್ಕದೇ ಇರುವುದು ನಿಧಾನವಾಗುವುದಕ್ಕೆ ಕಾರಣವಾಗಿದೆ. ಈಗ 2100 ಚಿಲ್ಲರೆ ಬಸ್ಸುಗಳು ನಮ್ಮ ಸಂಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿವೆ ಅದರಲ್ಲಿ 400 ಚಿಲ್ಲರೆ ಬಸ್ಸುಗಳು ಸ್ಪೇರ್ ಪಾರ್ಟ್ಸ್ ರಿಪೇರಿ ಮಾಡುವುದಕ್ಕಾಗದೇ ನಿಂತು ಹೋಗಿವೆ. ಅವನ್ನು ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡುವುದು ಒಂದು ದೊಡ್ಡ ಕಷ್ಟವಾಗಿದೆ. ಈ ಮುಖ್ಯವಾದ ಕಾರಣಗಳಿಂದ ಮಾತ್ರ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಾಗಿಲ್ಲ ಅಷ್ಟೇ ಹೊರತು ಯಾರ ಪ್ರಭಾವಕ್ಕಾಗಲಿ ಅಥವಾ ಯಾರ ಒಂದು ದಾಕ್ಷಿಣ್ಯಕ್ಕಾಗಲಿ ಸರ್ಕಾರ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡುವುದನ್ನು ನಿಲ್ಲಿಸಿಲ್ಲ ಎಂಬುದನ್ನು ನಾನು ಮಾನ್ಯ ಸಭೆಯಲ್ಲಿ ಅರಿಕೆ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ.

Mr. **SPEAKER**,—The House will now rise and re-assemble tomorrow at 12-30 P.M.

The House adjourned at Thirty Minutes past Six of the Clock to meet again at Thirty Minutes past Twelve of the Clock on Thursday, the 12th September 1963.